



Artículo de Investigación

EL ATESTADO POLICIAL NAVAL: SISTEMATIZACIÓN DE LAS PRIMERAS DILIGENCIAS FRENTE AL TRÁFICO ILÍCITO DE MIGRANTES POR VÍA MARÍTIMA

Daniel Cortes Villanueva

Sargento 1º de la Guardia Civil

Máster Universitario en Ejercicio de la Abogacía

Investigador en formación y doctorando en la Escuela Internacional
de Doctorado de la UNED

dcortes124@alumnos.uned.es

ORCID: <https://orcid.org/0009-0007-3135-1849>

Recibido 25/03/2026

Aceptado 05/06/2026

Publicado 30/06/2026

doi: <https://doi.org/10.64217/logosguardiacivil.v4i2.8986>

Cita recomendada: Cortes, D. (2026). El atestado policial naval: sistematización de las primeras diligencias frente al tráfico ilícito de migrantes por vía marítima. *Revista Logos Guardia Civil*, 4(2), pp. 161-186.

<https://doi.org/10.64217/logosguardiacivil.v4i2.8986>

Licencia: Este artículo se publica bajo la licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-SinDerivadas 4.0 Internacional (CC BY-NC-ND 4.0)

Depósito Legal: M-3619-2023

NIPO en línea: 126-23-019-8

ISSN en línea: 2952-394X

EL ATESTADO POLICIAL NAVAL: SISTEMATIZACIÓN DE LAS PRIMERAS DILIGENCIAS FRENTE AL TRÁFICO ILÍCITO DE MIGRANTES POR VÍA MARÍTIMA

Sumario: 1. INTRODUCCIÓN. 2. METODOLOGÍA Y DELIMITACIÓN. 3. CONTEXTUALIZACIÓN DEL ATESTADO POLICIAL NAVAL EN EL DELITO CONTRA EL DERECHO DE LOS CIUDADANOS EXTRANJEROS. 4. LAS PRIMERAS DILIGENCIAS EN EL MEDIO MARINO. 4.1. Detección de embarcaciones sospechosas y su monitorización. 4.2. Reconocimiento de proximidad. 4.3. Indicios relevantes para la identificación de posibles responsables. 4.4. Diligencias en la fase de intervención policial directa. 4.5. Del hallazgo de restos humanos y su tratamiento. 4.6. Situación final de la embarcación como medio del delito. 4.7. Situación procesal de los presuntos autores. 4.8. El traslado a puerto y el desembarco. 4.9. Finalización del Atestado Policial Naval. 5. TRASPASO DE ACTUACIONES. 6. CONCLUSIONES. 7. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.

Resumen: Este artículo examina la sistematización de las primeras diligencias practicadas en intervenciones marítimas frente al tráfico ilícito de migrantes, a partir de la propuesta técnico-operativa del denominado Atestado Policial Naval. El estudio analiza el marco normativo, doctrinal y jurisprudencial que condiciona la actuación de la Policía Judicial en el medio marino, en un contexto marcado por la escasa elaboración doctrinal específica y por el predominio de dispositivos operativos orientados al rescate, factores que han limitado una sistematización técnico-procedimental adaptada a este entorno. Se presta atención a la obtención, organización y preservación de indicios en un espacio caracterizado por la movilidad, la urgencia y la irrepetibilidad de determinadas actuaciones en fase procesal, así como a las diligencias iniciales de detección, monitorización, reconocimiento de proximidad, identificación de responsables, intervención policial y desembarco. Se observa que el atestado instruido a bordo de un medio naval no constituye una categoría jurídica autónoma, sino una fórmula de ordenación funcional útil para reforzar la coherencia operativa y procesal de las actuaciones policiales en la mar contra estos fenómenos delictivos.

Abstract: This article examines the systematization of the initial investigative steps taken in maritime operations against the illicit smuggling of migrants, based on the technical-operational proposal known as the Naval Police Report. The study analyzes the normative, doctrinal, and case-law framework that governs judicial police action at sea, in a context marked by limited specialized doctrine and by the predominance of operational devices primarily oriented toward rescue, factors that have constrained the development of a technical-procedural system adapted to this environment. Particular attention is given to the collection, organization, and preservation of evidence in an environment characterized by mobility, urgency, and the irreproducibility of certain procedural actions, as well as to the initial steps of detection, monitoring, close-range assessment, identification of responsible persons, police intervention, and disembarkation. It is observed that the police report prepared on board a naval vessel does not constitute an autonomous legal category, but rather a functional organizational formula useful for reinforcing the operational and procedural coherence of police actions at sea against these criminal phenomena.

Palabras clave: Atestado Policial Naval, Interdicción Marítima, Policía Judicial, Tráfico Ilícito de Migrantes, Valor Probatorio.

Keywords: Interdiction Maritime, Judicial Police, Migrant Smuggling, Naval Police Report, Probative Value.

ABREVIATURAS

APN: Atestado Policial Naval

Art.: Artículo

BOE: Boletín Oficial del Estado

CE: Constitución Española

CP: Código Penal

LECrim: Ley de Enjuiciamiento Criminal

LOFCS: Ley Orgánica de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad

LOPJ: Ley Orgánica del Poder Judicial

FFCCSE: Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado

SEMAR: Servicio Marítimo de la Guardia Civil

SIVE: Sistema Integrado de Vigilancia Exterior

CNP: Cuerpo Nacional de Policía

UOPJ: Unidad Orgánica de Policía Judicial

ONG: Organizaciones No Gubernamentales

AEMET: Agencia Estatal de Meteorología

NIE: Número de Identificación de Extranjero

LO: Ley Orgánica

LORPM: Ley Orgánica Reguladora de la Responsabilidad Penal de los Menores

SASEMAR: Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima

STC: Sentencia del Tribunal Constitucional

STS: Sentencia del Tribunal Supremo

SOLAS: Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Safety of Life at Sea)

1. INTRODUCCIÓN.

La actuación de la Policía Judicial en el medio marino frente al tráfico ilícito de migrantes presenta singularidades que inciden en la obtención y conservación de indicios, en la protección inmediata de las personas a bordo y en la coordinación entre las funciones de salvamento, aseguramiento probatorio e investigación penal. En este contexto, el atestado policial adquiere una relevancia singular como instrumento de documentación de las primeras diligencias y de proyección procesal de la actuación policial, en el marco de lo dispuesto por el artículo 126 de la Constitución Española, la Ley Orgánica 2/1986 y la Ley de Enjuiciamiento Criminal (LECrim).

Sobre esta base, el presente trabajo propone la denominación técnico-operativa de Atestado Policial Naval (APN) como fórmula de ordenación funcional del atestado en las intervenciones marítimas vinculadas al delito del artículo 318 bis del Código Penal (CP), sin pretender configurar una institución jurídica autónoma distinta de la ya prevista en el ordenamiento jurídico. La utilidad de esta propuesta radica en sistematizar las diligencias iniciales practicables en el medio marino, determinar su finalidad probatoria y precisar las cautelas operativas que conviene observar en un entorno caracterizado por la movilidad del escenario, la urgencia de la respuesta y la frecuente irrepetibilidad de determinadas actuaciones procesales en sede judicial.

La relevancia del problema se acentúa porque las interdicciones marítimas en materia de tráfico ilícito de migrantes suelen desarrollarse en un espacio donde confluyen exigencias de auxilio humanitario, aseguramiento de pruebas e identificación de posibles responsables, a menudo en conexión con organizaciones criminales y con otros ilícitos concurrentes. Aunque la jurisprudencia ha reconocido la importancia procesal de las diligencias irreproducibles y la doctrina ha admitido la flagrancia delictiva en supuestos de interceptación por funcionarios competentes, la práctica operativa parece mostrar una atención prioritaria a las funciones de salvamento y al tratamiento administrativo del fenómeno migratorio, lo que aparentemente dificulta la dimensión preprocesal de la investigación criminal¹.

A ello se añade que, en el plano operativo, la ausencia de una elaboración doctrinal suficientemente específica sobre la práctica de diligencias policiales en la mar, unida al protagonismo funcional de dispositivos operativos orientados principalmente al rescate de migrantes, parece haber limitado el desarrollo de una sistematización procedimental adaptada a este entorno. Desde esta perspectiva, se pretende ofrecer una construcción más clara y útil del encaje entre la actuación policial en la mar y su posterior traducción procesal, a partir del análisis normativo, jurisprudencial y doctrinal, complementado con la praxis profesional del autor.

2. METODOLOGÍA Y DELIMITACIÓN.

El objetivo de este trabajo es sistematizar las primeras diligencias practicadas en intervenciones marítimas relacionadas con el tráfico ilícito de migrantes, con el fin de proponer criterios técnico-operativos que favorezcan su adecuada incorporación al proceso penal. El estudio se apoya en el análisis de normativa española y de derecho

¹ Véase el Procedimiento General de Actuación para la Cooperación entre la Dirección General de la Guardia Civil y la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR), firmado el 30 de septiembre de 2022, que se orienta primordialmente al rescate y salvamento marítimo.

marítimo internacional, así como en doctrina, jurisprudencia aplicable e instrumentos técnicos vinculados a la práctica policial marítima, junto con la experiencia profesional de este investigador. Su alcance se circunscribe al contexto español y adopta una perspectiva jurídico-doctrinal y técnico-procedimental, sin pretensión estadística. Como limitación principal, debe advertirse que no se trata de un estudio de campo, por lo que las conclusiones se formulan como propuestas de ordenación y no como resultados obtenidos a partir de una muestra. El método empleado consiste en clasificar cada diligencia según su fundamento normativo, su finalidad probatoria y las cautelas operativas recomendables en el medio marino en la lucha contra el tráfico ilícito de migrantes.

3. CONTEXTUALIZACIÓN DEL ATESTADO POLICIAL NAVAL EN EL DELITO CONTRA EL DERECHO DE LOS CIUDADANOS EXTRANJEROS.

Las investigaciones reactivas de los delitos previstos en el artículo 318 bis del CP cometidos por vía marítima presentan singularidades propias del medio en el que se practican las primeras diligencias, frecuentemente a bordo de buques o embarcaciones oficiales que actúan en funciones de vigilancia, auxilio e interdicción. Esa singularidad material no altera la naturaleza del atestado como instrumento de comunicación procesal dirigido a la autoridad judicial, pero sí aconseja una sistematización específica de sus diligencias iniciales por razón del entorno en que se desarrollan.

En el ámbito internacional, respecto al Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire (Protocolo de Palermo), complementario de la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional, y de conformidad con los delitos contra los derechos de los ciudadanos extranjeros, se reconoce la facultad extraordinaria de persecución en el ámbito extraterritorial. El mero conocimiento de estos hechos delictivos, incluso fuera de la mar territorial, conforme a lo dispuesto en el artículo 23 de la LOPJ y la LECrim, faculta a las autoridades judiciales a su persecución. Con ello, los funcionarios policiales podrían llevar a cabo la práctica de las diligencias en consideración jurídico-procedimental que les son de aplicación por razón de esta materia, dando cuenta de su resultado en acompañamiento del atestado o informe sobre los hechos objeto de investigación, según establecen los arts. 287, 295 y 297 LECrim.

En la actualidad, la mayoría de estos delitos se llevan a cabo por medio de embarcaciones tradicionales de pesca artesanal o por embarcaciones recreativas, cuyas principales características comunes son la falta de cubierta, esto es, que las personas migrantes viajan a la intemperie y por presentar insuficiencias técnicas de construcción naval, equipamiento y elementos de seguridad para la navegación en determinados espacios marítimos, como las zonas de tránsito de navegación exterior², que hacen las veces de rutas de inmigración clandestina desde el continente africano hacia España.

El hallazgo en la mar de este tipo de embarcaciones por parte de los agentes en funciones de Policía Judicial exige una actuación humanitaria pero sin obviar la posible presencia a bordo, y en común, tanto de los pasajeros víctimas como de los tripulantes

² Referido a las zonas y tipos de navegación que establece el art. 8.2 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. «BOE» núm. 253, de 20 de octubre de 2011.

que, aun pudiendo ser también migrantes estos últimos, podrían ostentar la responsabilidad criminal sobre este tráfico ilícito tal y como determinan, entre otras, las SSTS 405/2015, de 12 de marzo y 673/2014 de 15 de octubre.

Sobre este extremo, y de conformidad con Ancín y Rodríguez (2021), el atestado policial documenta la *notitia criminis* y posee valor legal de denuncia, conforme reconoce el art. 297 LECrim. No obstante, más allá de la mera comunicación al órgano jurisdiccional, determinadas actuaciones practicadas en ese contexto pueden incorporar al procedimiento elementos objetivos de difícil o imposible reproducción posterior. En función de su naturaleza, de su correcta documentación y de su incorporación al proceso con respeto a los principios de contradicción, intermediación y oralidad, tales actuaciones pueden adquirir relevancia probatoria como actos de constatación o como soporte de ulterior actividad pericial o testifical cualificada y, en última instancia, alcanzar el valor de prueba pericial preconstituida, en los términos expuestos por Gimeno Sendra (2015, p. 255). Asimismo, atendida la naturaleza de ciertas diligencias contenidas en el atestado policial, su valor probatorio no decae por el mero hecho de carecer de intervención judicial, tal como ha sido reiteradamente confirmado por la jurisprudencia constitucional, en particular en las SSTC 182/1989, de 3 de noviembre, y 217/1989, de 21 de diciembre.

En base al anterior criterio jurisprudencial, para que las diligencias sean revestidas de los caracteres de pericias técnicas irreproducibles en sede judicial, aparte de carecer de valoración subjetiva por parte de los agentes intervinientes, deben ser asumidas a la fase procesal teniendo en cuenta los principios de intermediación, oralidad y contradicción, pudiendo ser tomadas como pruebas documentales y no como simples pruebas testificales, por lo que, parafraseando a Tomé (2016, p. 386), el atestado recobra parcialmente una virtualidad probatoria individual cuando contengan datos objetivos y verificables, como podrían ser las huellas, marcas, vestigios, fotografías o planos, postulándose de esta manera como actas de constatación.

De igual manera, la parte del atestado que contenga el testimonio de los agentes también se le atribuye valor probatorio testifical, si bien ha de ratificarse en la fase de juicio oral por parte de los agentes intervinientes, esta es una circunstancia común en los atestados instruidos por delitos del 318 bis CP por vía marítima, cuando los agentes son testigos directos de la comisión de un delito flagrante. Por ello, cuando los agentes encargados de la confección del atestado encomienden la práctica de diligencias a otros funcionarios, resulta conveniente dejar constancia de la identidad de estos últimos, ya que, en caso contrario, la prueba podría considerarse de carácter testifical referencial, conforme a la doctrina del Tribunal Constitucional³.

4. LAS PRIMERAS DILIGENCIAS EN EL MEDIO MARINO.

Toda investigación penal dirigida al esclarecimiento de hechos con apariencia delictiva exige la obtención, fijación y conservación de elementos objetivos con relevancia procesal, conforme a los arts. 282 y ss. de la LECrim. En el ámbito marítimo, esta exigencia se intensifica por el carácter dinámico y perecedero del medio, lo que impone una actuación inmediata orientada a documentar los hechos, identificar a los responsables, proteger a las víctimas y preservar indicios susceptibles de desaparición, en

³ SSTC 110/1985, de 3 de octubre; 145/1985, de 28 de diciembre; 173/1985, de 16 de diciembre; 19/1986, de 23 de abril; 145/1987, de 23 de septiembre y 5/1989, de 19 de enero, entre otras.

coherencia con la doctrina jurisprudencial sobre diligencias irrepetibles y prueba preconstituida.

El conocimiento de hechos potencialmente subsumibles en el art. 318 bis CP se produce, por lo general, a través de sistemas de alerta temprana como el SIVE, así como mediante medios aéreos y navales de organismos públicos o terceros (p.e. buques mercantes), junto a las alertas de las organizaciones no gubernamentales (ONG) involucradas en el apoyo humanitario en los flujos migratorios. Este contexto operativo se inserta, además, en el marco jurídico internacional definido por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (arts. 92 y 110 UNCLOS), en particular en lo relativo a la jurisdicción en alta mar y las facultades de intervención, así como en el ámbito normativo de la Unión Europea, especialmente el Reglamento (UE) n.º 656/2014 y el Reglamento (UE) 2019/1896, en cuyo marco se desarrollan operaciones conjuntas coordinadas por la Agencia Europea de la Guardia de Fronteras y Costas - comúnmente conocida como FRONTEX-, integrando funciones de vigilancia de fronteras, salvamento marítimo y lucha contra las redes de inmigración irregular.

Salvo en los supuestos de detección directa por parte de unidades del Servicio Marítimo de la Guardia Civil, la intervención policial se produciría con la llegada de estos medios competentes en funciones de Policía Judicial⁴. En este contexto, resulta esencial la obtención temprana de datos como la posición geográfica, fecha y hora de detección, rumbo y velocidad, así como las condiciones de navegabilidad y la situación de las personas a bordo. Su adecuada incorporación a la exposición fáctica inicial, junto con la identificación de los medios navales intervinientes y de los agentes actuantes, permite estructurar diligencias sólidas y reforzar su eficacia probatoria en sede judicial.

4.1. DETECCIÓN DE EMBARCACIONES SOSPECHOSAS Y SU MONITORIZACIÓN.

Desde una perspectiva funcional, la detección y monitorización inicial de una embarcación sospechosa cumple una doble finalidad. Por un lado, permite activar la respuesta de auxilio o interdicción y, por otro, fijar de manera temprana datos objetivos relevantes —posición, rumbo, velocidad, derrota y condiciones del entorno— para la posterior reconstrucción de los hechos. Dado que los tiempos de movilización de los medios navales dependen, fundamentalmente, del tipo de patrullera, de la distancia al objetivo y de las condiciones meteorológicas y marítimas, resulta aconsejable mantener la monitorización de la embarcación hasta la llegada de una unidad policial naval, tanto para seguir la evolución de la travesía como para garantizar una respuesta adecuada en términos de seguridad para los migrantes a bordo.

Esta monitorización puede realizarse mediante equipos RADAR homologados, complementados, en su caso, con medios electroópticos o con observación visual directa, siempre que se documente adecuadamente la fuente de obtención, el momento de captura y la identidad de los agentes o sistemas intervinientes. Según Moreno Torres (2011, p. 380), los equipos RADAR constituyen un medio válido y, en términos científicos, suficientemente fiable para detectar embarcaciones dedicadas a los tráfico ilícitos,

⁴ La Comisión Nacional de Coordinación de Policía Judicial acordó que la competencia en materia de Policía Judicial en los espacios marítimos recayese exclusivamente en la Guardia Civil (Acta de 12 de marzo de 2019, 10º punto del orden del día).

además de proporcionar información relevante para la investigación, como las coordenadas geográficas. En este sentido, los radares del Sistema Integral de Vigilancia Exterior (SIVE), pese a su alcance limitado, pueden ofrecer cobertura suficiente para el registro de estos datos dentro de las aguas de soberanía española, mientras que los equipos RADAR de las unidades navales del Servicio Marítimo de la Guardia Civil (SEMAR) permiten confirmar las circunstancias generales de la embarcación sospechosa y facilitar una composición situacional previa a la interceptación.

De acuerdo con Estrampes y Domínguez (1997), al analizar la jurisprudencia del Tribunal Supremo, los registros derivados de este tipo de monitorizaciones — electrónicas, audiovisuales o en otro formato— pueden reunir los requisitos de la prueba indiciaria o circunstancial. La monitorización electroóptica, efectuada mediante cámaras o visores telemétricos, amplía las posibilidades de observación y registro hasta la línea del horizonte, en función de las características del equipo y de la altura de instalación, pudiendo extenderse aún más con medios aéreos embarcados. Por su parte, la observación directa desde el propio medio naval oficial permite completar esa información mediante percepción visual inmediata o con apoyo de instrumentos ópticos analógicos.

Junto a ello, la constatación de las condiciones meteorológicas y marinas en las áreas donde se desarrolla el tránsito migratorio ilícito puede resultar relevante tanto para la adopción de medidas operativas como para la documentación del escenario. En este sentido, parámetros como la altura de las olas o la intensidad y dirección del viento pueden integrarse en las diligencias como elementos descriptivos del entorno, en términos próximos a los “accidentes del terreno” a los que se refiere el párrafo segundo del art. 326 LECrim. Su reflejo en el atestado, apoyado en predicciones oficiales y en la observación directa de los agentes y de los medios técnicos embarcados, contribuye a ofrecer al órgano juzgador una base objetiva sobre las circunstancias del estado de la mar.

Con todo, la información obtenida en esta fase no debería presentarse de forma concluyente como prueba de autoría, sino como base objetiva para orientar las diligencias posteriores de reconocimiento, intervención e identificación, así como para valorar el contexto de riesgo en que se desarrolló la navegación clandestina.

4.2. RECONOCIMIENTO DE PROXIMIDAD.

El reconocimiento de proximidad constituiría una diligencia de observación directa particularmente relevante en el medio marino, pues permitiría fijar circunstancias de difícil reproducción posterior relativas al estado de la embarcación, a las condiciones de transporte de sus ocupantes y a la conducta observable de quienes la gobiernan o colaboran en su navegación.

Esta fase de la intervención desarrollada mediante observación visual directa y con apoyo de medios electroópticos, permitiría el reconocimiento y registro fisonómico de los tripulantes, así como la determinación del estado objetivo de navegabilidad de la embarcación y de las condiciones de embarque de las personas transportadas. Tales actuaciones se incardinarían en las diligencias de averiguación y aseguramiento del hecho punible previstas en los arts. 282 y 326 LECrim y responden a la lógica de la prueba preconstituida, especialmente cuando concurrieran fuentes de prueba irrepetibles o de difícil reproducción en el juicio oral, en el sentido expuesto por Gimeno Sendra (2018). La reseña de la embarcación, en cuanto instrumento comisivo, y particularmente la

constatación de su estado material y funcional, se integraría en la descripción de los elementos relacionados con la existencia y naturaleza del hecho investigado; de ahí la necesidad de consignar sus características constructivas, materiales, sistema de propulsión, condiciones de navegabilidad y elementos de seguridad, por su incidencia en la valoración jurídica del transporte marítimo y del riesgo generado para las personas embarcadas, en aproximación al sentido señalado por Fontestad Portalés et al. (2024).

Debe diferenciarse, no obstante, entre los datos objetivamente constatables en esta fase —por ejemplo, tipología de la embarcación, elementos de flotabilidad, distribución de los ocupantes, condiciones aparentes de seguridad o presencia de menores— y las inferencias jurídicas o criminológicas que puedan derivarse de tales extremos. Tales apreciaciones habrán de formularse con prudencia y con apoyo en el conjunto de las diligencias practicadas.

Consecuentemente, y suponiendo que el timonel o responsable del gobierno de la embarcación sospechosa no trate de eludir las maniobras de aproximación policial, el reconocimiento podría practicarse a escasa distancia, con observancia de las medidas de seguridad exigibles para la prevención de abordajes y de conformidad con los criterios previstos en el art. 326 y siguientes de la LECrim para la inspección ocular. Esta diligencia adquiriría especial relevancia cuando concurrieran indicios de peligro inminente para la vida o integridad de los ocupantes, o cuando la proximidad permitiera documentar circunstancias objetivas susceptibles de incidir tanto en la adopción de medidas de rescate como en la ulterior valoración jurídico-penal de los hechos.

En sí, cobraría sentido determinar las condiciones de acomodación de los ocupantes, su precariedad, hacinamiento o cualquier otra circunstancia, como la presencia de personas especialmente vulnerables o menores de edad, así como su estado de salud aparente, teniendo en cuenta la posible existencia de algún óbito a bordo o a la deriva en sus proximidades. En esencia, se trataría de constatar la existencia de elementos de seguridad y flotabilidad individual que pudieran portar sus ocupantes, pues ésta y las anteriores circunstancias coadyubarían a la graduación tipológica del delito, pero también a la prevención de acciones de salvamento que sean procedentes en caso de riesgo inminente de pérdida de vidas humanas.

4.3. INDICIOS RELEVANTES PARA LA IDENTIFICACIÓN DE POSIBLES RESPONSABLES.

En ese plano, adquieren especial relevancia los indicios relativos a la función desempeñada por determinados ocupantes a bordo. La monitorización y el reconocimiento de proximidad pueden aportar datos sobre quién ejerce funciones de gobierno, dirección material o apoyo logístico. La observación de una navegación sostenida, orientada y no errática, unida a otros elementos de percepción directa, registros audiovisuales, objetos intervenidos o manifestaciones posteriores, puede contribuir a la identificación de quienes asumen tareas de control o conducción de la embarcación.

Entre los elementos de interés cabe incluir conductas de timoneo, repostaje, mantenimiento de motores, distribución de pesos, control coercitivo de los ocupantes o manejo de instrumentos de navegación. También pueden valorarse la posición del sujeto respecto del resto de ocupantes, el hallazgo sobre su persona de objetos o medios necesarios para la navegación —como navegadores GPS o compás marino—, la presencia

de marcas en las manos compatibles con el manejo continuado del timón, o el uso de guantes, cintas de protección o indumentaria específica de uso marítimo. A ello puede añadirse la recogida de huellas latentes en el timón, las garrafas de combustible o la carcasa de los motores fuera borda, cuando tales superficies presenten aptitud material para su obtención.

Esta valoración puramente observacional se complementa, en el plano jurídico, con la exigencia de una atribución individualizada de responsabilidad. Como señala Romeo Casabona (2016), la imputación penal requiere una valoración conjunta del acervo indiciario conforme a las categorías de imputación y autoría. A ello se suma la STS 582/2007, de 21 de junio, que hace cuestionable que la participación en alguna de las múltiples tareas que hacen posible la travesía pueda resultar penalmente relevante, sin que ello autorice a sustituir la prueba individualizada por inferencias automáticas derivadas de la mera presencia a bordo.

Cuando la actuación observada⁵ revele una mínima estructura funcional estable o coordinada entre varios intervinientes, podrá suscitarse, además, la eventual concurrencia de grupo u organización criminal conforme a los arts. 570 bis y 570 ter CP, en los términos sistematizados por Giner Alegría et al. (2022) a partir de la STS 852/2016. No obstante, la descripción policial debería centrarse prioritariamente en los roles, interacciones y funciones apreciadas, reservando la subsunción jurídico-penal definitiva al momento procesal oportuno.

En suma, se trata de criterios técnico-policiales de observación e identificación que orientan la investigación, pero cuya traducción jurídico-penal exige una valoración conjunta del resto de diligencias practicadas.

4.4. DILIGENCIAS EN LA FASE DE INTERVENCIÓN POLICIAL DIRECTA.

A partir de los indicios obtenidos en la fase anterior, la intervención policial directa constituye el momento en que se consolidan las primeras actuaciones materiales de aseguramiento, identificación y protección de las personas a bordo. En esta fase conviene distinguir, atendida su distinta naturaleza jurídica, entre las medidas orientadas a la salvaguarda inmediata de la vida e integridad de las personas a bordo, las actuaciones de Policía Judicial dirigidas a la identificación de posibles responsables y al aseguramiento de fuentes de prueba, y las eventuales consecuencias jurídico-penales derivadas de conductas de resistencia, desobediencia o agresión frente a la fuerza actuante. Esta diferenciación no es meramente expositiva, sino también funcional, pues en el medio marino concurren simultáneamente finalidades de auxilio, control e investigación que deben articularse de manera compatible con los principios de legalidad, necesidad, proporcionalidad y trazabilidad documental.

En el supuesto de que el buque o embarcación sobre la que se va a intervenir enarbole pabellón extranjero, debería dejarse constancia expresa de tal circunstancia en

⁵ El Tribunal Supremo ha precisado que "basta con que se promueva, favorezca o facilite por cualquier medio la inmigración clandestina para que se consuma el delito; lo que comporta que es suficiente la participación del infractor en alguna de las múltiples tareas que convergen para llevar a cabo la acción [...] sin exigir que se consiga llegar clandestinamente a territorio español" (STS 582/2007, Sala Segunda, de 21 de junio de 2007, FJ 3º). Esta doctrina se reitera en STS de 5 de febrero de 1998 (RJ 1998/929) y 16 de julio de 2002 (RJ 2002/5534).

el atestado, así como de las comunicaciones practicadas, de las autorizaciones recabadas y, en su caso, de las medidas adoptadas al amparo del Protocolo de Palermo. Del mismo modo, cuando la intervención afecte a buques sin nacionalidad o concurran razones de urgencia vinculadas a la seguridad de las personas o a la necesidad de evitar la frustración de la actuación policial, las órdenes emitidas por la unidad actuante, las señales empleadas, el medio de transmisión utilizado, el idioma de comunicación y la respuesta observada deberían quedar documentados con la mayor precisión posible, por su eventual relevancia tanto reconstructiva como probatoria.

Desde la perspectiva procesal, la práctica de diligencias en esta fase encuentra cobertura en los arts. 13, 282, 284, 287, 295, 297 y 770 LECrim, en cuanto imponen a la Policía Judicial el deber de averiguar el delito, descubrir a los delincuentes, recoger los efectos, instrumentos o pruebas del delito y dar cuenta inmediata a la autoridad judicial o fiscal. En este marco, la intervención directa sobre la embarcación no debe concebirse exclusivamente como una operación material de rescate o control, sino también como un momento especialmente sensible para la fijación de indicios percederos y para la constatación de circunstancias objetivas difícilmente reproducibles con posterioridad, en línea con la doctrina expuesta por Gimeno Sendra (2015) y Tomé García (2016) sobre la relevancia procesal de las diligencias irrepetibles correctamente documentadas.

La decisión de proceder al abordaje, abarloado o trasbordo habrá de quedar presidida, en primer término, por la protección de la vida humana en la mar, en coherencia con el Convenio SOLAS y con los principios básicos de actuación del art. 5 LOFCS, sin perjuicio de su dimensión prejudicial en términos de aseguramiento probatorio cuando exista riesgo de desaparición de indicios o de ocultación de quienes venían ejerciendo funciones de gobierno o dirección material de la travesía. A estos efectos, el art. 520 ter LECrim ofrece una referencia específica para las actuaciones de detención practicadas en el medio marino, si bien su aplicación debe ponerse en relación con el resto de las garantías procesales del detenido y con las limitaciones materiales propias del entorno de navegación.

Cuando durante la intervención se produzcan maniobras evasivas, incumplimientos de órdenes, actos de resistencia o conductas que incrementen objetivamente el riesgo para la unidad actuante o para las personas migrantes transportadas, tales hechos podrían adquirir relevancia penal adicional. No obstante, resulta metodológicamente más correcto presentarlos como supuestos cuya calificación dependerá del espacio marítimo en que se desarrollen los hechos, de la competencia jurisdiccional concurrente y de la concreta estructura típica aplicable, evitando formular automatismos subsuntivos. Así, en relación con la eventual aplicación del art. 556.1 CP por desobediencia grave, se parte de la premisa de que su persecución ofrece límites competenciales fuera de la mar territorial, mientras que las conductas de violencia extrema producidas en alta mar podrían suscitar, desde una perspectiva interpretativa, la eventual consideración del art. 616 ter CP, de acuerdo con el planteamiento doctrinal de Marín Castán (2013), sin perjuicio de la prudencia que exige esta construcción.

En este último sentido, cuando los tripulantes intenten impedir la actuación policial mediante amenazas, coacciones o actos violentos sobre las personas transportadas, tales hechos podrían integrar, en concurso, otros tipos penales del derecho interno si se desarrollan en espacios sometidos a jurisdicción española, si bien plantea problemas de encaje en supuestos de alta mar que la práctica judicial todavía no ha resuelto de forma

enteramente uniforme cuando se pretende un encuadre tipológico de piratería. Por ello, parece preferible que el atestado documente con el máximo detalle los hechos observados, la secuencia temporal, la posición de los sujetos intervinientes y las consecuencias materiales de su conducta, dejando la calificación definitiva al órgano jurisdiccional competente.

Finalmente, una vez controlada la situación y asegurada la protección de las personas rescatadas, resultará procedente separar, en la medida de lo posible, a quienes aparezcan indiciariamente vinculados al gobierno o control de la embarcación del resto de ocupantes, con especial atención a menores y personas particularmente vulnerables. De acuerdo con García Magaña (2017), la verificación de pertenencias, la intervención de objetos relacionados con la navegación o con la comisión del hecho y su adecuada incorporación a la cadena de custodia poseen especial importancia en las operaciones de interdicción marítima, por lo que estas actuaciones deberían reflejarse con precisión en el atestado y en las hojas de cadena de custodia correspondientes.

4.5. DEL HALLAZGO DE RESTOS HUMANOS Y SU TRATAMIENTO.

El hallazgo de restos humanos o de un cadáver en el contexto de una interdicción marítima exige extremar las cautelas de fijación, conservación y documentación del escenario, atendida la especial fragilidad del medio y la posible concurrencia de delitos de mayor gravedad conectados con la travesía. Desde la perspectiva procesal, cabe apreciar una asimilación funcional entre estas actuaciones urgentes y las previsiones de los arts. 354, 770.4 y 778 LECrim, en cuanto imponen la necesidad de asegurar la escena, documentar la posición del cuerpo y preservar, en la medida de lo posible, los vestigios relevantes hasta la intervención ulterior de la autoridad judicial y del médico forense.

Cuando el cadáver se halle a bordo de la embarcación o en sus inmediaciones, deberían obtenerse, con carácter previo a cualquier manipulación imprescindible, las reseñas fotográficas y descriptivas necesarias para fijar su posición, estado aparente, relación espacial con otros elementos del escenario y condiciones del entorno. Si las circunstancias de seguridad y navegabilidad permiten el remolque o traslado del medio intervenido a puerto, parece jurídicamente preferible preservar, en la medida de lo posible, la ubicación del cuerpo y los efectos o vestigios próximos, a fin de evitar alteraciones que dificulten la posterior diligencia de levantamiento del cadáver y la valoración pericial subsiguiente.

Cuando el cuerpo sea localizado a la deriva, el atestado podría consignar no solo la distancia respecto de la embarcación sospechosa, si esta es conocida, sino también la posición geográfica exacta, la hora del hallazgo, la intensidad y dirección de la corriente y las restantes condiciones marítimas relevantes. Tales datos pueden resultar de interés para una reconstrucción posterior de la posible trayectoria relativa entre el cadáver y la embarcación, a partir de los registros obtenidos en la fase de monitorización previa, sin que ello autorice por sí solo a formular conclusiones causales cerradas.

Resulta recomendable proceder a la recuperación del cadáver evitando, en la medida de lo posible, su pérdida, así como preservar las pertenencias que porte consigo, cuya reseña también conviene efectuar. A falta de un protocolo específico, el depósito provisional del óbito a bordo debería practicarse, preferentemente, en un espacio habilitado o, en su defecto, en aquel que menos comprometa la maniobrabilidad, la

salubridad y la seguridad del medio naval, hasta su entrega a la autoridad competente en puerto. En esta fase, la intervención policial cumpliría con una función primordialmente conservativa y de aseguramiento inicial, sin perjuicio de que la determinación médico-legal de la causa de la muerte y de su eventual relevancia penal corresponda a las diligencias forenses y judiciales posteriores.

A pesar de ello, debe tenerse en cuenta que cuando del conjunto de diligencias practicadas resulte una conexión objetiva y suficientemente fundada entre el fallecimiento y las condiciones de la travesía o las conductas desarrolladas por quienes gobernaban o controlaban la embarcación, sería conveniente incorporar al atestado los indicios que apunten a una eventual responsabilidad penal por hechos homicidas o imprudentes, sin perjuicio de la calificación definitiva del órgano judicial. En esa línea, Sobrino Heredia y Oanta (2010, p. 770), así como la STS 637/2021, de 15 de julio, evidencian que, en supuestos de tráfico ilícito de migrantes por vía marítima con resultado mortal, la responsabilidad penal puede proyectarse más allá del art. 318 bis CP y alcanzar delitos de homicidio en concurso ideal⁶.

4.6. SITUACIÓN FINAL DE LA EMBARCACIÓN COMO MEDIO DEL DELITO.

La embarcación empleada en la travesía constituye, en principio, un elemento material de singular relevancia para la investigación penal, tanto en su condición de instrumento comisivo del delito como en cuanto posible escenario de los hechos y soporte de vestigios físicos. Por ello, su tratamiento ha de situarse en la lógica de los arts. 13 y 282 LECrim, que imponen la recogida y conservación de los efectos, instrumentos y pruebas del delito, así como en la necesidad de preservar, siempre que ello sea materialmente posible, una fuente de prueba cuya reproducción ulterior puede resultar incompleta.

En consecuencia, cuando las condiciones meteorológicas, la estabilidad del casco, la distancia a costa y la capacidad técnica del medio policial lo permitan, la previsión legal impone la conservación y traslado de la embarcación hasta puerto, a fin de posibilitar una inspección ocular más completa y técnicamente ordenada. Durante esa maniobra convendría reflejar en la documentación de custodia sus datos identificativos, si los hubiere, las incidencias del remolque, la identidad de los agentes responsables y la relación de efectos recuperados a bordo o en sus proximidades, particularmente cuando exista riesgo de pérdida o deterioro.

Cuando la embarcación carezca de nombre, matrícula o pabellón identificable, la diligencia debería suplir tal ausencia de registro oficial mediante una descripción técnica precisa de su tipología constructiva, color, materiales, sistema de propulsión, marcas distintivas, distribución de espacios, elementos de gobierno, así como cualesquiera singularidades relevantes. Este tipo de descripción, complementada con soporte fotográfico o audiovisual, puede desempeñar una función esencial de constatación objetiva, en términos concordantes con el art. 770 LECrim y con la doctrina sobre la virtualidad probatoria de los registros gráficos adecuadamente documentados.

⁶ En la STS 637/2021, de 15 de julio (ECLI:ES:TS:2021:2953), se condenó a dos personas como autores de un delito contra los derechos de los ciudadanos extranjeros y de trece delitos de homicidio imprudente en relación de concurso ideal, ya que de las cincuenta y cinco personas que transportaron, trece fallecieron ahogados o por hipotermia.

No obstante, cuando la conservación material de la embarcación resulte imposible o desaconsejable por razones objetivas de seguridad marítima, capacidad técnica o riesgo para la navegación, la prioridad deberá desplazarse hacia una documentación exhaustiva previa de su estado, estructura y contenido. En estos casos, la pérdida, abandono o eventual hundimiento controlado no pueden presentarse como soluciones ordinarias, sino como medidas excepcionales, estrictamente condicionadas por la necesidad y justificadas de forma reforzada en el atestado. En tal supuesto, la documentación gráfica y descriptiva previa ha de aspirar a suplir, en la medida de lo posible, la imposibilidad de conservación material del medio.

Persisten dudas acerca de la procedencia del hundimiento forzado y controlado de la embarcación, una vez evacuados sus ocupantes y practicada la inspección técnico-ocular. Al no constar su previsión en un protocolo específico, la medida se sitúa en una posición de fricción respecto del mandato conservativo que cabe inferir de los arts. 13 y 282 LECrim, aunque pueda justificarse, desde un plano estrictamente práctico, por la necesidad de evitar el riesgo intrínseco derivado del abandono de la embarcación a la deriva y su potencial peligro para la navegación. Precisamente por ello, si tal decisión llegara a adoptarse, su motivación debería quedar especialmente reforzada, incluyendo las razones técnicas concurrentes, las actuaciones previas de documentación y la comunicación realizada a la autoridad marítima competente.⁷

4.7. SITUACIÓN PROCESAL DE LOS PRESUNTOS AUTORES.

La determinación de la situación procesal de los presuntos autores debe descansar en la existencia de indicios racionales suficientes obtenidos a partir de las diligencias previas de monitorización, reconocimiento de proximidad, intervención directa y aseguramiento de objetos. En consecuencia, la detención, la condición de investigado no detenido o la mera identificación inicial no deberían derivar automáticamente de la sola presencia a bordo, sino de una valoración individualizada, documentada y jurídicamente fundada de la conducta observada y de su conexión con las acciones típicas previstas en el art. 318 bis CP, tal y como se razona a continuación.

Desde la perspectiva de la tipicidad, el citado precepto sanciona las conductas de promoción, favorecimiento o facilitación del tráfico ilegal o de la inmigración clandestina de personas desde, en tránsito o con destino a España, de modo que la atribución de responsabilidad a quienes tripulan la embarcación exige identificar su aportación funcional al hecho. En este punto, las categorías descriptivas de patrón, capitán, timonel o colaborador material pueden resultar útiles para ordenar la exposición fáctica, pero no operan como categorías autónomas de imputación. Su relevancia penal dependerá del dominio efectivo de la acción, de la aportación concreta al éxito de la travesía y del conocimiento doloso de su contribución, tal como se desprende del análisis ya incorporado en el texto y de la jurisprudencia del Tribunal Supremo sobre la amplitud típica del favorecimiento.

En particular, la STS 582/2007, de 21 de junio, recuerda que basta con promover, favorecer o facilitar por cualquier medio la inmigración clandestina para entender consumado el delito, sin necesidad de que se logre la llegada clandestina a territorio español. Esa doctrina, reiterada por la jurisprudencia posterior, refuerza la idea de que la

⁷ Según dispone el art. 29 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

participación en alguna de las múltiples tareas que permiten la realización de la travesía puede ser penalmente relevante, si bien su concreción respecto de cada sujeto exige una prueba individualizada y no una imputación por mera presencia o proximidad.

Asimismo, cuando la actuación observada revele una mínima estructura funcional estable o coordinada entre varios intervinientes, podría suscitarse la eventual concurrencia de grupo u organización criminal conforme a los arts. 570 bis y 570 ter CP. A este respecto, se trae a colación a Giner Alegría et al. (2022), al analizar la STS 852/2016 como base doctrinal para diferenciar entre organización y grupo criminal en función de la estabilidad, jerarquización y duración de la estructura. No obstante, en términos metodológicos, parece conveniente que el atestado describa ante todo los roles, interacciones y funciones observadas, reservando la definitiva subsunción en uno u otro precepto al momento procesal oportuno.

Cuando de las diligencias practicadas se desprendan indicios racionales suficientes de participación en el hecho delictivo, podrá ser preceptiva la detención al amparo de los arts. 490 y ss. LECrim, con la finalidad de asegurar a la persona puesta a disposición judicial, impedir la destrucción de pruebas y evitar el riesgo de fuga, ocultación o condicionamiento de las víctimas. En el medio marino, la lectura de derechos y su documentación habrán de acomodarse a lo dispuesto en los arts. 520 y 520 ter LECrim, siendo conveniente dejar constancia del idioma empleado, de la comprensión del detenido y, en su caso, de las limitaciones técnicas a bordo para el ejercicio inmediato de alguno de sus derechos. En tales supuestos, la imposibilidad material de satisfacer instantáneamente determinadas garantías debería quedar justificada de forma expresa, con indicación de las causas y de las medidas adoptadas para su subsanación tan pronto como resulte posible.

Analizada la doctrina del Ministerio Fiscal y la Instrucción 1/2024 de la Secretaría de Estado de Seguridad, ambas parten de la premisa que la detención no debe prolongarse más allá del tiempo estrictamente imprescindible, en armonía con las exigencias de la LECrim y con las garantías del art. 17 CE. En el ámbito marítimo, sin embargo, este principio debería de interpretarse con flexibilidad funcional, atendiendo a las particularidades objetivas de la navegación —sobre todo en alta mar—, donde el tiempo, las condiciones meteorológicas y las limitaciones técnicas para la práctica de diligencias pueden incidir decisivamente en la materialización del traslado, de ahí la previsión de mecanismos de puesta a disposición judicial por vía telemática cuando aquel exceda de setenta y dos horas.

No obstante, en aquellos casos en que los indicios existentes permitan una sospecha fundada, pero todavía no una atribución suficientemente consolidada de autoría parece más prudente acudir a la figura del investigado no detenido, solución jurídicamente más ajustada que la figura del detenido. Así lo sugiere el propio texto al remitirse a la doctrina constitucional y a la Circular 3/2018, de 1 de junio, de la Fiscalía General del Estado, sobre el derecho de información de los investigados en los procesos penales, cuya aplicación contribuye a evitar demoras potencialmente lesivas para el derecho de defensa.

En relación con los menores de edad, la cuestión presenta una complejidad añadida por la concurrencia entre el régimen general del art. 520 ter LECrim y las especialidades de la LORPM, en particular su art. 17.4. El texto advierte correctamente la ausencia de una regulación específica e integral sobre la detención de menores en el entorno marino,

por lo que resulta acertado sostener que, cuando exista constancia o indicios de minoría de edad, debe prevalecer una interpretación garantista y de protección reforzada, conforme a la Instrucción 1/2017 de la Secretaría de Estado de Seguridad y a la exigencia de puesta a disposición de la autoridad competente en el plazo más breve posible. En tales supuestos, la detención a bordo debería limitarse a lo estrictamente indispensable, reforzándose la separación respecto de los adultos, la asistencia adecuada y la intervención temprana de la Fiscalía de Menores o de la autoridad competente.

4.8. EL TRASLADO A PUERTO Y EL DESEMBARCO.

El traslado a puerto y el desembarco constituyen una fase de continuidad entre la intervención en la mar y la actuación ulterior en tierra, por lo que su correcta documentación resulta esencial para preservar la cadena de custodia, garantizar la trazabilidad de las personas intervenidas y evitar disfunciones entre la vertiente penal, sanitaria y administrativa de la actuación. Como se ha expuesto, en operaciones de alta mar, el traslado a puerto puede integrar por sí mismo el tiempo mínimo indispensable para la práctica de diligencias y colmar la privación de libertad de los detenidos; en todo caso, si se hubiera acordado judicialmente la prisión provisional a bordo tras su puesta a disposición por medios telemáticos, el traslado se entendería sometido a las formalidades previstas para la custodia de detenidos y, en particular, a las previsiones de la Instrucción 4/2018, de 14 de mayo, en cuanto resulten aplicables a la ficha de custodia, cacheo, inventario de pertenencias, vigilancia, identificación del personal custodio, alimentación y asistencia médica, así como a las especialidades derivadas de la minoría de edad. En espacios marítimos costeros, la custodia podría adecuarse a los estándares de tratamiento y conducción de detenidos del art. 36 del Reglamento Penitenciario, con respeto a su dignidad, derechos y seguridad.

En coherencia con la Instrucción 4/2018, de 14 de mayo, de la Secretaría de Estado de Seguridad, y atendida la condición de documento público del Diario de Navegación de los buques y embarcaciones oficiales, es razonable que pudiera hacerse constar en él la información esencial relativa al ingreso, permanencia e incidencias acaecidas durante la custodia, siempre que no exista libro registro específico a bordo.

En este mismo sentido, desde el momento de la detención y dentro de las posibilidades técnicas del medio naval, puede resultar procedente practicar paralelamente la diligencia de identificación del detenido. Así, si el detenido portara documentación auténtica o verificable, dicha identidad se haría constar en todas las diligencias; por el contrario, si no la aportara, se consignaría el nombre con el que manifestara ser conocido, pudiendo comprobarse, en su caso, mediante la referencia de terceros y haciéndose constar como identidad supuesta hasta su ulterior verificación.

Además cabe destacar que, desde una perspectiva dogmática, el traslado a puerto parece no constituir, por sí sola, una diligencia de averiguación o investigación penal, sino una actuación de custodia y conducción derivada de la propia detención. Encontramos referencias a ello en la jurisprudencia, en particular la STC 21/1997, de 10 de febrero, aborda esta fase de detención y custodia en alta mar—donde el buque conduce a los detenidos hasta puerto—, por consiguiente, esta distinción parece adquirir especial relevancia en la detención de patrones de embarcaciones por delitos contra los derechos de ciudadanos extranjeros, pues el simple traslado a puerto no aportaría ningún elemento de investigación policial, sino que respondería exclusivamente a la necesidad logística de

conducción desde el espacio marítimo hasta su personación física ante la autoridad competente.

Arribado a puerto el buque o embarcación policial, y una vez personados los servicios de extranjería del Cuerpo Nacional de Policía (CNP) y los facultativos sanitarios, el instructor podría recabar, en la medida de lo posible, el NIE o la numeración sanitaria de control asignada, a fin de garantizar la continuidad identificativa entre las actuaciones administrativas, sanitarias y penales. Conforme a la Instrucción 20/2005, de 23 de septiembre, todos los ocupantes deben ser puestos a disposición del CNP para la incoación del correspondiente expediente administrativo en materia de extranjería, con base en la LO 4/2000 y en el art. 12.1.A) c) de la LOFCS, así como para su eventual cotejo en EURODAC⁸, cuando proceda.

Desde una perspectiva funcional, esta fase exige una coordinación reforzada entre cuerpos y servicios intervinientes, especialmente en lo relativo a la identificación de personas, la separación entre posibles responsables y víctimas, la asistencia médica urgente, la intervención de intérpretes y la continuidad de las diligencias policiales iniciadas a bordo. Su relevancia no es solo logística, sino también probatoria y garantista, en cuanto condiciona la correcta articulación entre la investigación penal y el tratamiento administrativo y sanitario de las personas rescatadas.

4.9. FINALIZACIÓN DEL ATESTADO POLICIAL NAVAL.

La finalización del APN debe entenderse como el cierre ordenado de un conjunto de diligencias practicadas en un entorno excepcional, cuya principal utilidad reside en ofrecer continuidad, inteligibilidad y trazabilidad a las actuaciones desarrolladas en la mar. Por ello, las diligencias deberían reflejar de forma expresa la identificación profesional del funcionario receptor del APN, incluyendo su dependencia orgánica y/o funcional, a fin de garantizar la trazabilidad y transparencia en el proceso de entrega, dejando constancia de las pruebas remitidas a otros organismos o unidades especializadas para su estudio —como el análisis de instrumentos de navegación empleados—, reflejándolo, en todo caso, en la correspondiente hoja de cadena de custodia.

Con base en los datos recabados en el medio marino y en la complejidad técnica del entorno, puede incorporarse al atestado una diligencia de informe de carácter sintético, orientada a esquematizar los hechos investigados y las actuaciones practicadas en la mar. Su finalidad es preparatoria y descriptiva, permitiendo reconstruir de forma sucinta la derrota de la embarcación a partir de las posiciones de monitorización temprana o de otros datos previos a la interceptación —incluso mediante una estimación del rumbo y la velocidad cuando no hayan sido aprehendidos los medios electrónicos de navegación—. Esta diligencia resumiría el tránsito marítimo descrito para la comisión del supuesto delito, con reseña técnica de la embarcación, número de migrantes, condiciones de acomodación, identidad de los tripulantes responsables y extremos relevantes hasta la interdicción policial.

Distinto del anterior, también podría elaborarse un informe técnico que no se integraría en el APN ni en su diligencia policial de informe, sino que podría emitirse con posterioridad y a requerimiento judicial sobre la base y análisis de los datos incorporados

⁸ Sistema europeo de comparación de impresiones dactilares de los solicitantes de asilo (EURODAC).

al atestado, adquiriendo una eventual naturaleza pericial en los términos de los arts. 456 y ss. LECrim, con la correspondiente exigencia de especialidad técnica, designación formal y ratificación en juicio. En esa misma línea, la STSJ de Cataluña 76/2021 recuerda que un informe policial no equivale por sí mismo a prueba pericial si no ha sido interesado por el órgano judicial, mientras que la STS 202/2022 precisa que los informes emitidos por funcionarios no constituyen prueba pericial per se, salvo concurrencia de especialidad técnica, proposición formal y posibilidad de explicación en juicio.

5. TRASPASO DE ACTUACIONES.

Finalizado el APN, la continuidad de las diligencias de investigación plantea una cuestión de articulación competencial entre la función de Policía Judicial asumida por la Guardia Civil en el ámbito marítimo y las competencias del CNP en materia de extranjería. En aplicación de la LOFCS y del criterio funcional que resulta de la investigación de hechos cometidos en la mar, parece jurídicamente defendible que el traspaso de actuaciones para la prosecución penal se articule a favor de las UOPJ de la Guardia Civil en el lugar de desembarco, sin perjuicio de la coordinación procedente con el CNP conforme a la Instrucción Técnica 4/2018 de la Secretaría de Estado de Seguridad (SES), de 14 de mayo, en lo relativo a personas extranjeras en situación irregular.

Sin embargo, el criterio subsistente desde la Instrucción SES 20/2005, de 23 de septiembre, es la entrega al CNP de todos los ocupantes de la embarcación interceptada a efectos de identificación y tramitación administrativa en materia de extranjería, por lo que la concurrencia de ambos planos funcionales —investigación criminal y gestión administrativa de extranjería— puede generar disfunciones prácticas cuando la asunción material de víctimas, testigos, detenidos e intérpretes queda fragmentada entre distintos cuerpos policiales.

Desde esta perspectiva, el problema parece no ser solo organizativo, sino también garantista y probatorio. Si las personas migrantes quedan sometidas al circuito administrativo de inmigración mientras la Guardia Civil mantiene la investigación penal sin acceso directo y continuado a víctimas e intérpretes, pueden verse comprometidas tanto la obtención de nuevas fuentes de prueba como la efectividad de los derechos de las personas concernidas en el procedimiento penal. De ahí la conveniencia de reforzar mecanismos de coordinación interorgánica que permitan compatibilizar la distribución competencial con la continuidad investigadora y la tutela efectiva de derechos.

6. CONCLUSIONES.

El análisis efectuado permite sostener que el denominado Atestado Policial Naval podría configurarse, con carácter estrictamente técnico-funcional, como una propuesta de sistematización de las primeras diligencias practicadas en el medio marino en supuestos de tráfico ilícito de migrantes, sin que ello implique la creación de una categoría jurídica autónoma distinta del atestado policial previsto en la LECrim. Su utilidad residiría en ofrecer una pauta de ordenación compatible con el marco constitucional y procesal de la Policía Judicial, particularmente en un entorno caracterizado por la urgencia operativa, la volatilidad del escenario y la frecuente irrepitibilidad de determinadas actuaciones.

Desde el punto de vista jurídico-procesal, la principal aportación de esta construcción radica en poner de relieve que muchas de las diligencias practicadas en la

mar —cuando se documentan con precisión, objetividad y respeto a las garantías procesales— pueden proyectar una eficacia relevante en el proceso penal, ya sea como actos de constatación, como soporte de ulterior prueba pericial o testifical cualificada, o como base para la incorporación de elementos irreproducibles, en línea con la jurisprudencia constitucional y con la doctrina procesal citada.

Al mismo tiempo, el estudio evidencia que la eficacia de estas actuaciones depende menos de una expansión conceptual del atestado que de una mejor articulación entre las funciones de salvamento, custodia, investigación criminal y tratamiento administrativo de las personas rescatadas. De ahí que la propuesta de sistematización deba entenderse, ante todo, como un instrumento de racionalización operativa y de continuidad procesal, útil para mejorar la trazabilidad de las actuaciones y la calidad de su documentación, pero siempre subordinado al marco normativo vigente y a la interpretación que de él realicen los órganos jurisdiccionales.

Por ello, más que cerrar definitivamente las cuestiones dogmáticas y competenciales que suscita la interdicción marítima en esta materia, se aspira a ofrecer una base sistemática para su tratamiento y para futuras concreciones doctrinales, jurisprudenciales y operativas. En ese sentido, su rendimiento principal no reside en formular soluciones cerradas para todos los supuestos, sino en proponer un esquema técnicamente ordenado y jurídicamente defendible para la actuación policial en la mar y su ulterior proyección procesal contra esta tipología delincencial, lo que asimismo abre la vía a la elaboración de modelos de diligencias *ad hoc* específicamente adaptados a la lucha contra el tráfico ilícito de migrantes por mar.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Ancín Martín, F., & Álvarez Rodríguez, J. R. (2021). *Metodología del atestado policial: aspectos procesales y jurisprudenciales*. Tecnos.
- Antena 3. (2025, 7 de marzo). *Delitos a bordo de cayucos: "Son perseguidos en España de forma frustrante porque son agresiones sexuales, homicidios"*. https://www.antena3.com/noticias/sociedad/delitos-bordo-cayucos-son-perseguidos-espana-frustrante-porque-son-agresiones-sexuales-homicidios_2025030767caec159ce7140001a711c3.html
- Boletín Oficial del Estado. (1958, 27 de diciembre). Convención sobre la alta mar, hecha en Ginebra, 29 de abril de 1958 (BOE, núm. 309). <https://www.boe.es/>
- Boletín Oficial del Estado. (1967, 28 de septiembre). Decreto 2355/1967, de 16 de septiembre, por el que se regulan las conducciones de detenidos, presos y penados (BOE, núm. 232). <https://www.boe.es/>
- Boletín Oficial del Estado. (1977, 8 de enero). Ley 10/1977, de 4 de enero, sobre mar territorial (BOE, núm. 7). <https://www.boe.es/>
- Boletín Oficial del Estado. (1978, 29 de diciembre). Constitución Española (BOE, núm. 311). <https://www.boe.es/>
- Boletín Oficial del Estado. (1982, 17 de febrero). Instrumento de ratificación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecho en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982 (BOE, núm. 39). <https://www.boe.es/>
- Boletín Oficial del Estado. (1984, 26 de mayo). Ley Orgánica 6/1984, de 24 de mayo, reguladora del procedimiento de Habeas Corpus (BOE, núm. 126). <https://www.boe.es/>
- Boletín Oficial del Estado. (1985, 2 de julio). Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial (BOE, núm. 157). <https://www.boe.es/>
- Boletín Oficial del Estado. (1987, 24 de junio). Real Decreto 769/1987, de 19 de junio, sobre regulación de la Policía Judicial (BOE, núm. 150). <https://www.boe.es/>
- Boletín Oficial del Estado. (1995, 24 de noviembre). Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal (BOE, núm. 281). <https://www.boe.es/>
- Boletín Oficial del Estado. (1996, 13 de febrero). Real Decreto 190/1996, de 9 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento Penitenciario (BOE, núm. 37). <https://www.boe.es/>
- Boletín Oficial del Estado. (1996, 15 de marzo). Real Decreto 162/2014, de 14 de marzo, por el que se aprueba el reglamento de funcionamiento y régimen interior de los centros de internamiento de extranjeros (BOE, núm. 64). <https://www.boe.es/>

Boletín Oficial del Estado. (2000, 12 de enero). Ley Orgánica 4/2000, de 11 de enero, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social (BOE, núm. 10). <https://www.boe.es/>

Boletín Oficial del Estado. (2000, 13 de enero). Ley Orgánica 5/2000, de 12 de enero, reguladora de la responsabilidad penal de los menores (BOE, núm. 11). <https://www.boe.es/>

Boletín Oficial del Estado. (2001, 28 de noviembre). Convención de las Naciones Unidas contra la delincuencia organizada transnacional y sus protocolos (UNTOC). <https://www.unodc.org/documents/treaties/UNTOC/Publications/TOC%20Convention/TOCebook-s.pdf>

Boletín Oficial del Estado. (2004, 30 de agosto). Real Decreto 1774/2004, de 30 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley Orgánica 5/2000, de 12 de enero, reguladora de la responsabilidad penal de los menores (BOE, núm. 209). <https://www.boe.es/>

Boletín Oficial del Estado. (2006, 1 de noviembre). Real Decreto 1185/2006, de 16 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan las radiocomunicaciones marítimas a bordo de los buques civiles españoles (BOE, núm. 261). <https://www.boe.es/>

Boletín Oficial del Estado. (2011, 20 de octubre). Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (BOE, núm. 253). <https://www.boe.es/>

Boletín Oficial del Estado. (2014, 25 de julio). Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (BOE, núm. 180). <https://www.boe.es/>

Boletín Oficial del Estado. (2015, 28 de abril). Ley 4/2015, de 27 de abril, del Estatuto de la víctima del delito (BOE, núm. 101). <https://www.boe.es/>

Cabo Mansilla, J. M. (1991). *El atestado policial: diligencias básicas*. Dirección General de la Policía, División de Formación y Perfeccionamiento.

Comisión Nacional de Coordinación de Policía Judicial. (2017). *Criterios para la práctica de diligencias por la Policía Judicial*. <https://seguridadpublica.es/2018/02/23/orientaciones-para-la-practica-de-diligencias-por-la-policia-judicial-2/>

Diario Oficial de la Unión Europea. (2022). *Sistema europeo de comparación de impresiones dactilares de los solicitantes de asilo (EURODAC)*. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=LEGISSUM:230105_1

Dirección General de la Guardia Civil y Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima. (2022, 30 de septiembre). *Procedimiento general de actuación para la cooperación entre la Dirección General de la Guardia Civil y la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR)* [Documento interno no publicado].

- El Día. (2025, 16 de julio). *Más cerca de juzgar el asesinato a bordo de un cayuco*. <https://www.eldia.es/el-hierro/2025/07/16/cerca-juzgar-asesinato-bordo-cayuco-119735561.html>
- European Court of Human Rights. (2020). *Application no. 11144/18* [Sentence]. <https://hudoc.echr.coe.int>
- European Union – Ombudsman. (2019). *Annual Report of the European Ombudsman 2019, special report C-123/19*. <https://www.ombudsman.europa.eu>
- Estrampes Martínez, M. M., & Domínguez Sierra, M. S. (1997). *La mínima actividad probatoria en el proceso penal*. José María Bosch Editor.
- Fernández Villazala, T., Vígara García, J., Gil García, M., & Sotoca Plaza, A. (2012). *Manual de criminología para la policía judicial*. Dykinson.
- Figuroa Navarro, M. C. (2015). *La cadena de custodia en el proceso penal*. EDISOFER.
- Fontestad Portalés, L., Suárez Xavier, P. R., & Flórez Álvarez, L. A. (2024). *Derecho procesal y derecho marítimo*. Thomson Reuters Aranzadi.
- García Magariños, J. (2017). *La cadena de custodia en las operaciones de interdicción marítima. Recomendaciones al trozo de visita y registro*. *Revista General de Marina*, 273, 937–942.
- Gimeno Sendra, V., & Díaz Martínez, M. (2015). *Manual de derecho procesal penal*. Castillo de Luna.
- Gimeno Sendra, V. (2018). *La prueba preconstituída de la policía judicial*. En J. V. Gimeno Sendra & M. Díaz Martínez, *Manual de Derecho Procesal Penal* (pp. 371-386). Colex.
- Giner Alegría, C. A., & Morente García, R. (2022). *Organización criminal como tipo penal idóneo en la lucha contra la delincuencia organizada en España*. *Revista Científica General José María Córdova*, 20(40). <https://doi.org/xxxxx>
- Gobierno de España. (2020, 27 de enero). *Respuesta a la pregunta escrita [14-0006827] sobre competencias policiales en espacios marítimos*. Congreso de los Diputados. https://www.congreso.es/entradap/114p/e0/e_0006827_n_000.pdf
- Guardia Civil. (2025). *Sistema Integrado de Vigilancia Exterior (SIVE)* [PDF]. https://web.guardiacivil.es/export/sites/guardiaCivil/documentos/pdfs/2025/Armas_y_Explosivos/SIVE.pdf
- Herranz Latorre, R. (2017). *El valor procesal del atestado policial*. Sepín.
- Marchal Escalona, A. (2010). *El atestado: inicio del proceso penal*. Aranzadi.

- Marín Castán, F. (2013). La piratería como crimen internacional. *Cuadernos de Estrategia*, (160), 117-164.
<https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/4173361.pdf>
- Naciones Unidas. (2000). *Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional* (Resolución 55/25, 15 de noviembre de 2000, Anexo III). Asamblea General de las Naciones Unidas. <https://www.unodc.org/documents/treaties/UNTOC/Publications/TOC%20Convention/TOCebook-s.pdf>
- Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito. (2010). *Manual sobre la lucha contra el tráfico ilícito de migrantes*. https://www.unodc.org/documents/human-trafficking/Migrant-Smuggling/UNODC_2010_Toolkit_to_Combat_Smuggling_of_Migrants_ES.pdf
- Organización Marítima Internacional. (1979). Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos (Convenio SAR). <https://www.imo.org>
- Organización Marítima Internacional. (1974). Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS). <https://www.imo.org>
- Real Decreto de 14 de septiembre de 1882 por el que se aprueba la Ley de Enjuiciamiento Criminal. (1882, 17 de septiembre). *Gaceta de Madrid* (GAZ, núm. 260). <https://gaceta.boe.es/>
- Ruiz Vadillo, E. (1999). *Valor de las diligencias practicadas por la policía judicial en el proceso penal*. *Eguzkilore: Cuaderno del Instituto Vasco de Criminología*, 13, 291–303.
- Romeo Casabona, C. M. (2016). *Derecho penal. Parte general* (2.^a ed.). Comares.
- Secretaría de Estado de Seguridad. (2005, 23 de septiembre). *Instrucción Técnica 20/2005, de 23 de septiembre, de la Secretaría de Estado de Seguridad, sobre control de la inmigración irregular que llega a España en embarcaciones* [No publicado oficialmente].
- Secretaría de Estado de Seguridad. (2017, 24 de abril). *Instrucción 1/2017, de 24 de abril, de la Secretaría de Estado de Seguridad, por la que se actualiza el “Protocolo de actuación policial con menores”* [No publicado oficialmente].
- Secretaría de Estado de Seguridad. (2018, 14 de mayo). *Instrucción Técnica 4/2018, de 14 de mayo, de la Secretaría de Estado de Seguridad, por la que se aprueba la actualización del “Protocolo de actuación en las áreas de custodia de detenidos de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado”* [No publicado oficialmente].
- Secretaría de Estado de Seguridad. (2024). *Instrucción Técnica 1/2024, de la Secretaría de Estado de Seguridad, por la que se aprueba el “Procedimiento integral de la detención policial”* [No publicado oficialmente].

Sierra Caro, J. A. (2010). *La importancia de la diligencia de informe en el atestado policial*. *Revista Ciencia Policial*, 98, 5–18.

Sobrino Heredia, J. M., & Oanta, G. A. (2010). Control y vigilancia de las fronteras en los diferentes espacios marítimos. *Anuario de la Facultad de Derecho de la Universidad de La Coruña*, 14, 759-788.

Tomé García, J. A. (2016). *Curso de derecho procesal penal*. Cóllex.

Tribunal Constitucional. (1985). *Sentencia 110/1985*, 3 de octubre. <https://www.tribunalconstitucional.es>

Tribunal Constitucional. (1985). *Sentencia 145/1985*, 28 de diciembre. <https://www.tribunalconstitucional.es>

Tribunal Constitucional. (1985). *Sentencia 173/1985*, 16 de diciembre. <https://www.tribunalconstitucional.es>

Tribunal Constitucional. (1986). *Sentencia 19/1986*, 23 de abril. <https://www.tribunalconstitucional.es>

Tribunal Constitucional. (1987). *Sentencia 145/1987*, 23 de septiembre. <https://www.tribunalconstitucional.es>

Tribunal Constitucional. (1989). *Sentencia 5/1989*, 19 de enero. <https://www.tribunalconstitucional.es>

Tribunal Constitucional. (1990). *Sentencia 186/1990*, 15 de noviembre. <https://www.tribunalconstitucional.es>

Tribunal Constitucional. (1993). *Sentencia 341/1993*, 18 de noviembre. <https://www.tribunalconstitucional.es>

Tribunal Constitucional. (1997, 10 de febrero). *Sentencia 21/1997*, de 10 de febrero (Recurso de amparo 2212/1996). <https://hj.tribunalconstitucional.es/HJ/es/Resolucion/Show/3286>

Tribunal Constitucional. (2000). *Sentencia 33/2000*, 14 de febrero. <https://www.tribunalconstitucional.es>

Tribunal Superior de Justicia de Cataluña. (2021). *Sentencia núm. 76/2021*, de 2 de marzo de 2021 (Rollo de Apelación Penal núm. 42/2020).

Tribunal Supremo. (2007). *Sentencia 55/2007*, 23 de enero. <https://www.poderjudicial.es>

Tribunal Supremo. (2007). *Sentencia 582/2007*, 21 de junio. <https://www.poderjudicial.es>

Tribunal Supremo. (2007). *Sentencia 618/2007*, 26 de junio. <https://www.poderjudicial.es>

Tribunal Supremo. (2008). *Sentencia 671/2008*, 22 de octubre. <https://www.poderjudicial.es>

Tribunal Supremo. (2011). *Sentencia 289/2011*, 12 de abril. <https://www.poderjudicial.es>

Tribunal Supremo. (2012). *Sentencia 811/2012*, 30 de octubre. <https://www.poderjudicial.es>

Tribunal Supremo. (2014). *Sentencia 673/2014*, 15 de octubre. <https://www.poderjudicial.es>

Tribunal Supremo. (2015). *Sentencia 405/2015*, 12 de marzo. <https://www.poderjudicial.es>

Tribunal Supremo. (2015). *Sentencia 300/2015*, de 19 de mayo. <https://www.poderjudicial.es>

Tribunal Supremo. (2018). *Sentencia 123/2018*, de 14 de marzo, Sala de lo Contencioso-Administrativo. <https://www.poderjudicial.es>

Tribunal Supremo. (2022). *Sentencia núm. 202/2022*, de 17 de febrero de 2022 (Rec. casación núm. 5631/2019). <https://www.poderjudicial.es>

Tribunal Supremo. (2026). *Sentencia 173/2026*, de 5 de febrero. <https://www.poderjudicial.es>

Unión Europea. (2014). Reglamento (UE) n.º 656/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de mayo de 2014, por el que se establecen normas para la vigilancia de las fronteras marítimas exteriores. Diario Oficial de la Unión Europea, L 189.

Unión Europea. (2019). Reglamento (UE) 2019/1896 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de noviembre de 2019, relativo a la Guardia Europea de Fronteras y Costas. Diario Oficial de la Unión Europea, L 295.